

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI
(c) 2005 Thomson Derwent. All rts. reserv.

012508763 **Image available**

WPI Acc No: 1999-314868/199927

XRPX Acc No: N99-235323

Starting ability evaluation method for vehicle starter battery

Patent Assignee: VB AUTOBATTERIE GMBH (VART)

Inventor: RICHTER G

Number of Countries: 027 Number of Patents: 006

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
EP 916959	A2	19990519	EP 98119117	A	19981009	199927 B
DE 19750309	A1	19990520	DE 197050309	A	19971113	199933
BR 9804628	A	19991103	BR 984628	A	19981112	200010
US 6118252	A	20000912	US 98190900	A	19981112	200046
EP 916959	B1	20050601	EP 98119117	A	19981009	200536
DE 59812830	G	20050707	DE 98512830	A	19981009	200545
			EP 98119117	A	19981009	

Priority Applications (No Type Date): DE 197050309 A 19971113

Patent Details:

Patent No Kind Lan Pg Main IPC Filing Notes

EP 916959 A2 G 5 G01R-031/36

Designated States (Regional): AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT

LI LT LU LV MC MK NL PT RO SE SI

DE 19750309 A1 G01R-031/36

BR 9804628 A G01R-031/36

US 6118252 A H02J-007/00

EP 916959 B1 G G01R-031/36

Designated States (Regional): DE ES FR GB IT SE

DE 59812830 G G01R-031/36 Based on patent EP 916959

Abstract (Basic): EP 916959 A2

NOVELTY - The starting ability evaluation method uses comparison of the mean value of the voltage variation upon starting the vehicle engine with a voltage variation value.

DETAILED DESCRIPTION - The voltage variation value is provided by a characteristic field in terms of the measured starting voltage variation, the battery temperature and the engine temperature. A display or alarm function is activated when the detected voltage variation differs from the voltage variation provided by the characteristic field by more than a given amount.

USE - For checking starting function of vehicle starter battery.

ADVANTAGE - The method provides accurate evaluation of the battery condition for indicating battery replacement.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows a characteristic field for the battery starting voltage variations in relationship to the battery temperature and the engine temperature.

Voltage (DELTAU(V))

Battery temperature (TB(degrees C))

Engine temperature (TM(degrees C))

pp; 5 DwgNo 2/2

Title Terms: START; ABILITY; EVALUATE; METHOD; VEHICLE; START; BATTERY

Derwent Class: Q16; S01

International Patent Class (Main): G01R-031/36; H02J-007/00



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 197 50 309 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁶:
G 01 R 31/36
H 01 M 10/42
B 60 Q 9/00

⑳ Aktenzeichen: 197 50 309.8
㉔ Anmeldetag: 13. 11. 97
㉕ Offenlegungstag: 20. 5. 99

DE 197 50 309 A 1

㉑ Anmelder:
VB Autobatterie GmbH, 30419 Hannover, DE

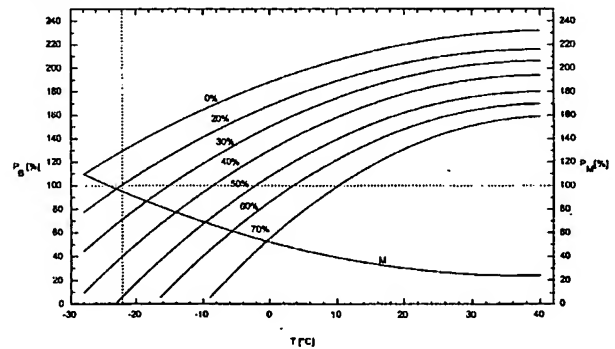
㉒ Vertreter:
Kaiser, D., Dipl.-Ing., Pat.-Ass., 65779 Kelkheim

㉓ Erfinder:
Richter, Gerolf, Dr., 31139 Hildesheim, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

㉔ Verfahren zur Bestimmung der Startfähigkeit der Starterbatterie eines Kraftfahrzeugs

㉕ Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Bestimmung der Startfähigkeit der Starterbatterie eines Kraftfahrzeuges, bei dem der Mittelwert des Spannungseinbruchs beim Starten des Verbrennungsmotors gemessen und mit den Spannungswerten eines Kennlinienfeldes, welches aus gemessenen Spannungseinbrüchen und zugehörigen Batterie- sowie Motortemperaturen besteht, verglichen wird und bei dem die Abweichung des momentan ermittelten Spannungseinbruchs von den gespeicherten Spannungseinbruchswerten verglichen wird und daß die Abweichung des aktuell ermittelten Spannungseinbruchs von dem im Kennlinienfeld abgelegten Spannungseinbruch ermittelt wird und daß eine Anzeige oder Alarmfunktion ausgelöst wird, sobald die Abweichung einen vorgegebenen Wert überschreitet.



DE 197 50 309 A 1



Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Bestimmung der Startfähigkeit der Starterbatterie eines Kraftfahrzeugs.

Für die Fähigkeit einer Starterbatterie, ein Kraftfahrzeug mit einem Verbrennungsmotor zu starten, sind der Ladezustand und der Fortschritt der Alterung bzw. der sich abzeichnende Kapazitätsverfall maßgeblich, da dadurch die der Starterbatterie entnehmbare Stromstärke bzw. deren Leistungsabgabe begrenzt wird.

Bei einem modernen Kraftfahrzeug sind die Eigenschaften von Generator, Batterie und der elektrischen Verbraucher technisch so aufeinander abgestimmt, daß es fast nur noch im Falle einer massiven Fehlbedienung zu so niedrigen Batterieladezuständen kommen kann, daß die Startfähigkeit oder andere Funktionen nicht mehr gewährleistet sind. Damit ist die Frage nach einer zuverlässigen Anzeige für den Austausch der Batterie von großem Interesse. Insbesondere wenn sicherheitsrelevante elektrische Verbraucher, wie zum Beispiel elektrische Bremsen oder elektrisch unterstützte Lenkhilfen installiert sind, ist die Kenntnis über das voraus-sichtliche Nutzungsende der Batterie sehr wichtig.

Aus dem Dokument DE-C 39 01 680 ist ein Verfahren zur Überwachung der Kaltstartfähigkeit der Starterbatterie eines Verbrennungsmotors bekannt, bei dem der zeitliche Verlauf des beim Anlassen eintretenden Spannungsabfalls beobachtet und ausgewertet wird. Die Auswertung erfolgt dabei anhand von Grenzwerten einer aus Erfahrungswerten gewonnenen Kennlinie und in Abhängigkeit von der Batterietemperatur.

Weiterhin ist aus dem Dokument DE-A 27 30 258 eine Vorrichtung zum Anzeigen des Ladezustandes einer Fahrzeugbatterie bekannt, die neben der Batteriespannung und wenigstens eines weiteren Batterieparameters die Motortemperatur erfaßt und eine Warnanzeige liefert, wenn ein vorgegebener Grenzwert unterschritten wird.

Dokument DE-C 37 12 629 offenbart eine Meßvorrichtung für die verbleibende Lebensdauer einer Kraftfahrzeugbatterie, die die Batteriespannung und den dazugehörigen Laststromwert vor und nach dem erstmaligen Starten bei vollgeladenem Zustand der Batterie erfaßt, den temperaturkompensierten Innenwiderstand ermittelt und in einem Speicher ablegt sowie mit den bei den späteren Startvorgängen der Verbrennungskraftmaschine ermittelten Innenwiderstandswerten vergleicht. Die Anzeige erfolgt danach in Abhängigkeit von vorgegebenen, abgespeicherten Schwellwerten.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren anzugeben, welches die konkreten Eigenschaften der eingesetzten Starterbatterie besser erfaßt und damit eine genauere Aussage über den Nutzungsendpunkt gestattet.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe durch ein Verfahren gelöst, wie es im Anspruch 1 angegeben ist.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen des Verfahrens sind in den Ansprüchen 2 bis 5 dargelegt.

Die erfindungsgemäße Lösung ist im folgenden anhand der Figuren näher erläutert. Sie sieht ein direktes Verfahren zur Beurteilung der Fähigkeit der wohl wichtigsten Funktion einer Fahrzeugbatterie – der Startfähigkeit des Verbrennungsmotors – vor. Das Verfahren adaptiert sich an das Fahrzeug mit seiner jeweiligen Motorisierung und der zum Einsatz kommenden Batterie selbst, so daß die Angabe von Daten und Kennlinien überflüssig ist. Gemessen wird bei jedem Anlassen des Verbrennungsmotors der Spannungseinbruch an den Batterieklammern ΔU_B sowie die Motorkühlmittel – und die Batterie-Elektrolyttemperatur (T_M bzw. T_B). Bekanntlich ist die Leistung zum Starten eines Verbrennungsmotors stark von der Kühlmittel- bzw. Öltemperatur

abhängig. Mit sinkender Motortemperatur T_M nimmt die erforderliche Startleistung P_M aus Gründen der sich verstärkenden Haft- bzw. Gleitreibung überproportional zu. Dieses Verhalten des Motors ist in Fig. 1 in der Kurve M dargestellt. Die Startleistung muß ausschließlich von der Batterie des Fahrzeuges erbracht werden, deren Leistungsvermögen mit fallender Temperatur überproportional abnimmt. Auch dies ist aus Fig. 1 ersichtlich, in der die mit 0%, 20%, 30%, 40%, 50%, 60% und 70% bezeichneten Entladekurven die Leistungsabgabe der Batterie in Abhängigkeit vom Ladezustand (100%, 80%, 70%, 60%, 50%, 40% und 30%) und der Batterietemperatur darstellen. Der Widerstand R_i beim Starten des Verbrennungsmotors, der die Summe aller Hemmnisse zur Bereitstellung des erforderlichen Startstromes ist, steht zu der Leistung, die für das Starten des Verbrennungsmotors benötigt wird, in folgender Beziehung:

$$P(T_M) = \Delta U_B^2 / R_i(T_B).$$

Daraus ergibt sich für den zu erwartenden Spannungseinbruch beim Starten des Verbrennungsmotors $\Delta U_B = \sqrt{P(T_M) \cdot R_i(T_B)}$. Da die erforderliche Startleistung bei der jeweiligen Temperatur für einen Motor mit seinen Nebengregaten in etwa konstant ist, und die Größe des Widerstandes R_i bei der jeweiligen Temperatur sich in Abhängigkeit vom Verschleiß und Ladezustand der Batterie ändert, ist die Abweichung E von $\Delta U_B(t)$ nach der Gebrauchsdauer (t) im Vergleich zum Spannungseinbruch bei einer neuen Batterie ($\Delta U_B(t=0)$) ein Maß für die Startleistung bzw. die Alterung der Batterie $E(t) = \Delta U_B(t) - \Delta U_B(t=0)$. Bei jedem Start in der Batterieneuphase werden die Spannungseinbrüche der Klemmenspannung (ΔU_B), die jeweilige Motortemperatur (T_M) und Batterietemperatur (T_B) in einem Speicher in einem dreidimensionalen Kennlinienfeld gemäß Fig. 2 abgelegt. Die ermittelten Werte können mittels eines Regressionsverfahrens geglättet sowie durch Inter- und Extrapolation erweitert werden. Nach Abschluß der Neuphase wird bei jedem weiteren Start abgefragt, ob der Spannungseinbruch $\Delta U_B(T_M, T_B)$ größer als der im Speicher abgelegte Wert ist, der bei den gleichen Temperaturen T_M und T_B ermittelt wurde. Überschreitet die Differenz eine definierte Grenze E , so wird dies in eine Anzeige oder gegebenenfalls in einen Alarm umgesetzt. Bekanntermaßen ist der Innenwiderstand einer Batterie nicht nur temperaturabhängig sondern auch vom Ladezustand der Batterie abhängig. Eine hohe Differenz des Spannungseinbruchs ($E > E_{\max}$) kann also nicht nur auf eine stark fortgeschrittene Alterung zurückgeführt werden, sondern auch auf einen unzureichenden Ladezustand. Beide Batteriezustände sind jedoch gleichermaßen unerwünscht. Zur Unterscheidung zwischen den genannten Ursachen wird, neben dem Spannungseinbruch beim Anlassen des Verbrennungsmotors unmittelbar vor dem Startvorgang auch die Ruhespannung gemessen. Bewegt sich die Ruhespannung, die eine geringe Temperaturabhängigkeit besitzt, über einem bestimmten Niveau U_{\min} , so ist eine Mangelladung nicht zu erwarten. Durch die Kontrolle der Ruhespannung ist die Anzeige des E_{\max} -Wertes eine zuverlässige Angabe der Nutzungsdauer der Fahrzeugbatterie.

Ein besonderer Vorteil des erfindungsgemäßen Verfahrens besteht darin, daß sich das Verfahren an das Ausrüstungsniveau des jeweiligen Fahrzeugs selbständig anpaßt. So werden durch die erfaßten und abgespeicherten Meßwerte Unterschiede der jeweiligen Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Ausstattung mit z. B. Automatikgetriebe, Diesel- oder Benzinmotor mit unterschiedlichen Zylinderanzahlen, Klimaanlage oder anderen bedeutenden Stromverbrauchern bei der Anzeige des Gebrauchsendes der Starterbatterie berück-



sichtigt.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Bestimmung der Startfähigkeit der 5
Starterbatterie eines Kraftfahrzeugs, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Spannungseinbruch (ΔU_B) beim
Starten des Fahrzeugs gemessen und mit den Span-
nungswerten eines Kennlinienfeldes, welches aus dem
Mittelwert der beim Startvorgang gemessenen Span- 10
nungseinbrüchen (ΔU_B) und zugehörigen Batterie-
(T_M) sowie Motortemperaturen (T_B) besteht, vergli-
chen wird und daß die Abweichung des aktuell ermit-
telten Spannungseinbruchs von dem im Kennlinienfeld
abgelegten Spannungseinbruch ermittelt wird und daß 15
eine Anzeige oder Alarmfunktion ausgelöst wird, so-
bald die Abweichung einen vorgegebenen Wert über-
schreitet.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeich- 20
net, daß die Mittelwerte der Spannungseinbrüche
(ΔU_B) und die zugehörigen Motortemperaturen (T_M)
und Batterietemperaturen (T_B) in einem Speicher über
eine definierte Neuphase von 6 bis 18 Monaten abge-
legt werden.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekenn- 25
zeichnet, daß die gespeicherten Werte für den Ver-
gleich mit den aktuell ermittelten Werten geglättet oder
durch Interpolation oder Extrapolationsverfahren er-
gänzt werden.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, da- 30
durch gekennzeichnet, neben dem Spannungseinbruch
die Ruhespannung vor dem Startvorgang gemessen
und mit der Ruhespannung in der Neuphase verglichen
wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, da- 35
durch gekennzeichnet, daß die Anzeige der Differenz
des Spannungseinbruchs zu den abgespeicherten Wer-
ten in Form einer Tankuhr erfolgt, bei der die entspre-
chenden zulässigen Werte markiert sind.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen



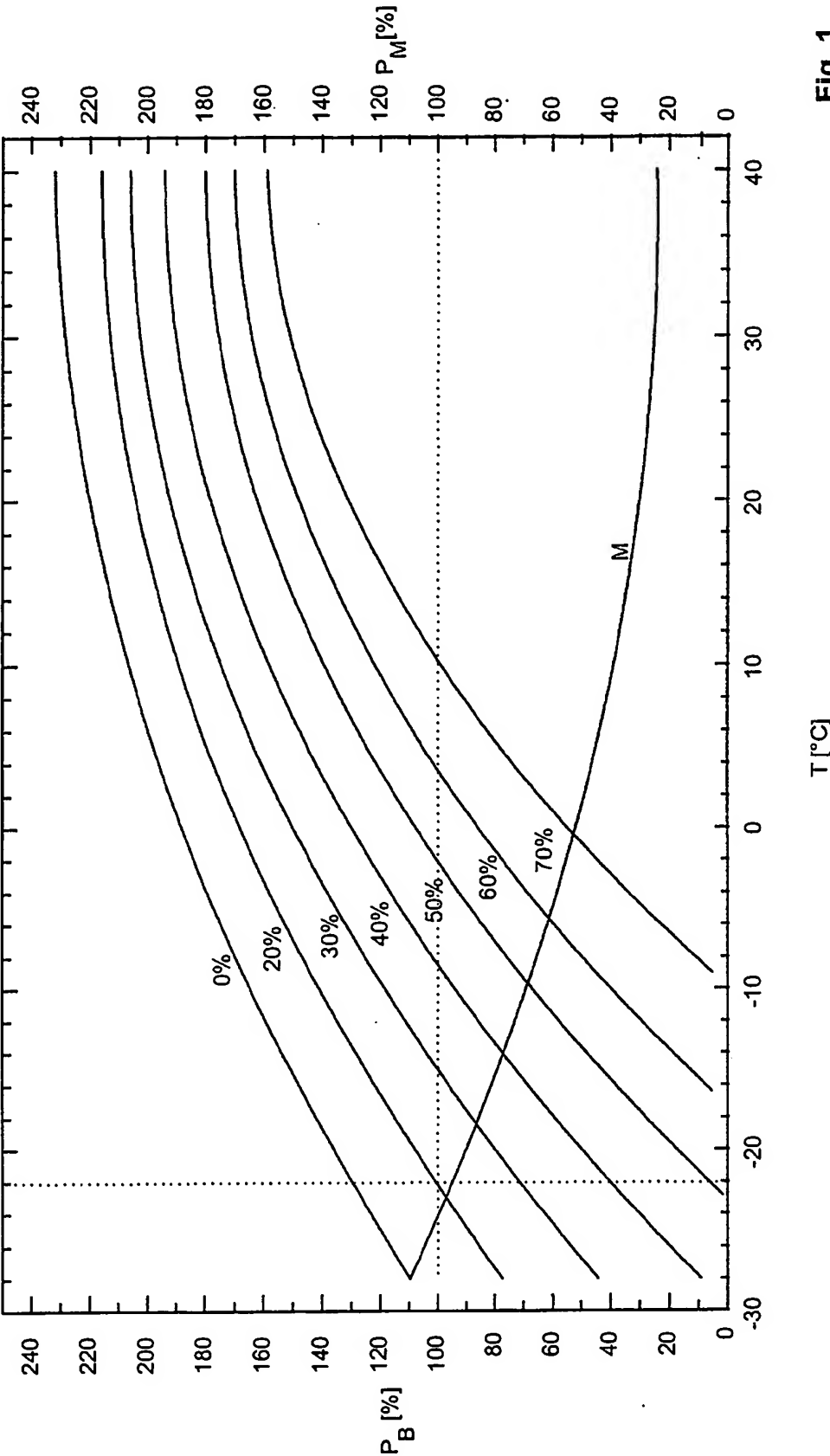


Fig. 1



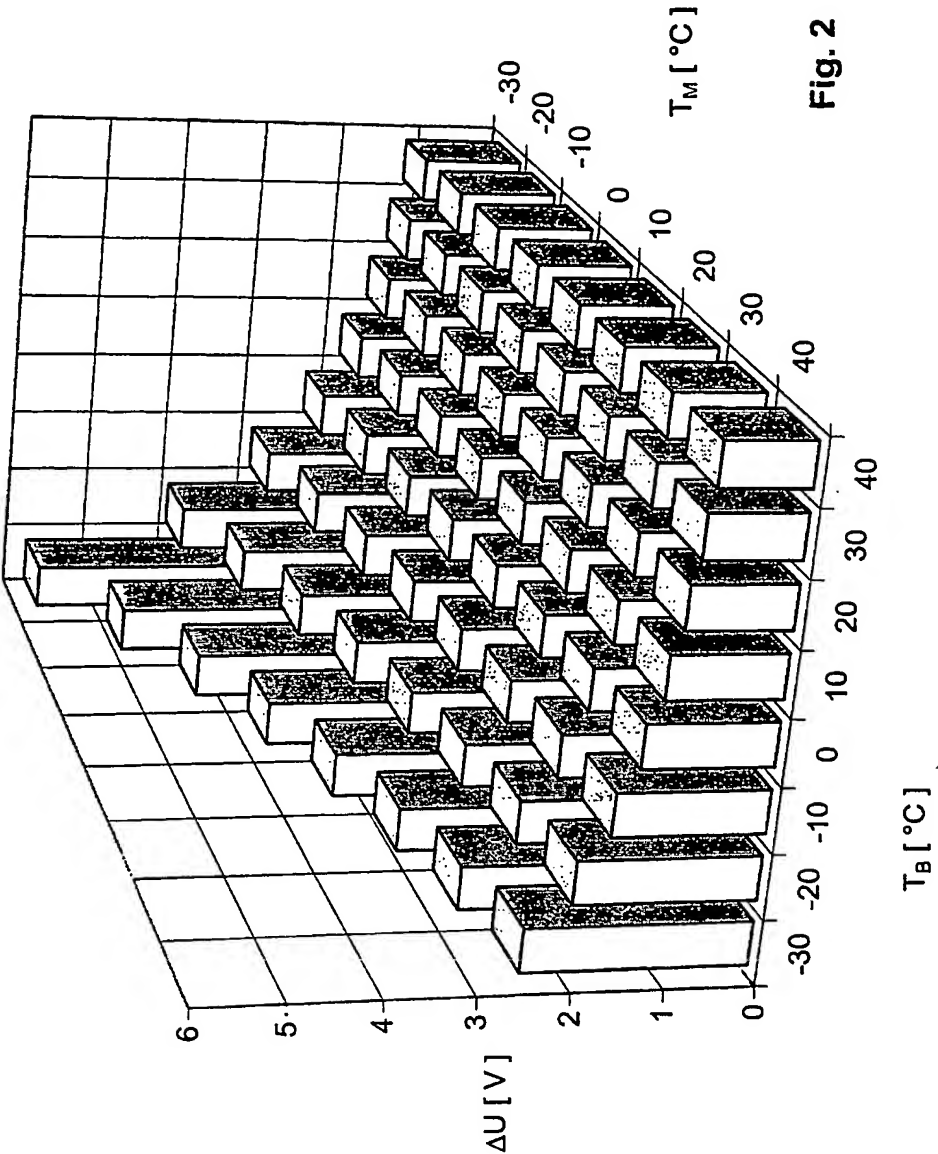


Fig. 2



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.